



Συλλογή της Νομολογίας

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΥ (όγδοο τμήμα)

της 5ης Οκτωβρίου 2023 *

«Προδικαστική παραπομπή – Κανονισμός (ΕΕ) 2018/858 – Έγκριση και εποπτεία της αγοράς για τις υπηρεσίες παροχής πληροφοριών επισκευής και συντήρησης των μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκούμενων τους, καθώς και των συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων που προορίζονται για τα οχήματα αυτά – Άρθρο 61, παράγραφοι 1 και 4 – Παράρτημα Χ, σημείο 2.9 – Πληροφορίες του ενσωματωμένου στο μηχανοκίνητο όχημα συστήματος διάγνωσης (OBD) – Απεριόριστη, τυποποιημένη και χωρίς διακρίσεις πρόσβαση – Υποχρεώσεις των κατασκευαστών – Δικαιώματα των ανεξάρτητων φορέων»

Στην υπόθεση C-296/22,

με αντικείμενο αίτηση προδικαστικής αποφάσεως δυνάμει του άρθρου 267 ΣΛΕΕ, που υπέβαλε το Landgericht Köln (πρωτοδικείο Κολωνίας, Γερμανία) με απόφαση της 27ης Απριλίου 2022, η οποία περιήλθε στο Δικαστήριο στις 5 Μαΐου 2022, στο πλαίσιο της δίκης

A.T.U. Auto-Teile-Unger GmbH & Co. KG,

Carglass GmbH

κατά

FCA Italy SpA,

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ (όγδοο τμήμα),

συγκείμενο από τους M. Safjan, πρόεδρο τμήματος, N. Piçarra (εισηγητή) και M. Gavalec, δικαστές,

γενικός εισαγγελέας: M. Campos Sánchez-Bordona

γραμματέας: A. Calot Escobar

έχοντας υπόψη την έγγραφη διαδικασία,

λαμβάνοντας υπόψη τις παρατηρήσεις που υπέβαλαν:

- η A.T.U. Auto-Teile-Unger GmbH & Co. KG καθώς και η Carglass GmbH, εκπροσωπούμενες από την E. Macher, τον M. Sacré και τον P. Schmitz, Rechtsanwälte,

* Γλώσσα διαδικασίας: η γερμανική.

- η FCA Italy SpA, εκπροσωπούμενη από τον M. Ruttloff και τον C. Steinle, Rechtsanwälte,
- η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, εκπροσωπούμενη από τον M. Huttunen και τον M. Noll-Ehlers,

κατόπιν της απόφασης που έλαβε, αφού άκουσε τον γενικό εισαγγελέα, να εκδικάσει την υπόθεση χωρίς ανάπτυξη προτάσεων,

εκδίδει την ακόλουθη

Απόφαση

- 1 Η αίτηση προδικαστικής απόφασης αφορά την ερμηνεία του άρθρου 61, παράγραφοι 1 και 4, καθώς και του παραρτήματος X, σημείο 2.9, του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 30ής Μαΐου 2018, για την έγκριση και την εποπτεία της αγοράς μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκούμενων τους και των συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων που προορίζονται για τα οχήματα αυτά, για την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 715/2007 και (ΕΚ) αριθ. 595/2009 και για την κατάργηση της οδηγίας 2007/46/ΕΚ (ΕΕ 2018, L 151, σ. 1).
- 2 Η αίτηση αυτή υποβλήθηκε στο πλαίσιο ένδικης διαφοράς μεταξύ, αφενός, των A.T.U. Auto-Teile-Unger GmbH & Co. KG (στο εξής: ATU), αλυσίδας ανεξάρτητων επισκευαστών, και Carglass GmbH, επιχείρησης επισκευής και αντικατάστασης υαλοπινάκων των αυτοκινήτων οχημάτων, και, αφετέρου, της FCA Italy SpA (στο εξής: FCA), θυγατρικής του ομίλου αυτοκινήτων Fiat Chrysler Automobiles NV, η οποία κατασκευάζει ελαφρά επιβατηγά και εμπορικά οχήματα, σχετικά με την παροχή, από την τελευταία, πρόσβασης στην άμεση ροή δεδομένων των οχημάτων της.

Το νομικό πλαίσιο

Το διεθνές δίκαιο

- 3 Ο κανονισμός του Οργανισμού Ηνωμένων Εθνών (ΟΗΕ) αριθ. 155 – Ενιαίες διατάξεις σχετικά με την έγκριση οχημάτων όσον αφορά την κυβερνοασφάλεια και το σύστημα διαχείρισης της κυβερνοασφάλειας [2021/387] (ΕΕ 2021, L 82, σ. 30), προβλέπει στην παράγραφο 1.3 τα εξής:

«Ο παρών κανονισμός ισχύει με την επιφύλαξη άλλων κανονισμών του ΟΗΕ, περιφερειακών ή εθνικών νομοθετικών πράξεων που διέπουν την πρόσβαση εξουσιοδοτημένων μερών στο όχημα, στα δεδομένα, στις λειτουργίες και στους πόρους του, καθώς και τους όρους της εν λόγω πρόσβασης. [...]»

Το δίκαιο της Ένωσης

Ο κανονισμός 2018/858

4 Οι αιτιολογικές σκέψεις 50 και 52 του κανονισμού 2018/858 έχουν ως εξής:

«(50) Η απεριόριστη πρόσβαση σε πληροφορίες επισκευής και συντήρησης οχημάτων, μέσω τυποποιημένου μορφότυπου που να μπορεί να χρησιμοποιείται για την ανάκτηση τεχνικών πληροφοριών, και ο αποτελεσματικός ανταγωνισμός στην αγορά για τις υπηρεσίες παροχής των εν λόγω πληροφοριών είναι αναγκαία ώστε να βελτιωθεί η λειτουργία της εσωτερικής αγοράς, ιδίως όσον αφορά την ελεύθερη κυκλοφορία εμπορευμάτων, την ελευθερία εγκατάστασης και την ελεύθερη παροχή υπηρεσιών. [...]

[...]

(52) Προκειμένου να εξασφαλιστεί αποτελεσματικός ανταγωνισμός στην αγορά για υπηρεσίες σχετικά με πληροφορίες επισκευής και συντήρησης οχημάτων και προκειμένου να διασαφηνιστεί ότι αυτές οι πληροφορίες καλύπτουν επίσης πληροφορίες που πρέπει να παρέχονται σε ανεξάρτητους φορείς εκτός των επισκευαστών, έτσι ώστε να εξασφαλιστεί ότι η ανεξάρτητη αγορά επισκευής και συντήρησης οχημάτων συνολικά μπορεί να ανταγωνίζεται τις εξουσιοδοτημένες αντιπροσωπείες, [...] είναι απαραίτητο να οριστούν οι λεπτομέρειες των πληροφοριών που πρέπει να παρέχονται με σκοπό την πρόσβαση σε πληροφορίες επισκευής και συντήρησης οχημάτων.»

5 Το άρθρο 3 του κανονισμού αυτού ορίζει τα ακόλουθα:

«Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού και των κανονιστικών πράξεων που απαριθμούνται στο παράρτημα II, ισχύουν, με την επιφύλαξη τυχόν αντίθετων διατάξεών τους, οι ακόλουθοι ορισμοί:

[...]

2. “έγκριση τύπου ΕΕ”: η διαδικασία με την οποία μια αρμόδια αρχή πιστοποιεί ότι ένας τύπος οχήματος, συστήματος, κατασκευαστικού στοιχείου ή χωριστής τεχνικής μονάδας τηρεί τις σχετικές διοικητικές διατάξεις και τεχνικές απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού·

[...]

40. “κατασκευαστής”: φυσικό ή νομικό πρόσωπο που είναι υπεύθυνο για όλα τα θέματα που αφορούν την έγκριση τύπου οχήματος, συστήματος, κατασκευαστικού στοιχείου ή χωριστής τεχνικής μονάδας, ή την επιμέρους έγκριση οχήματος, ή τη διαδικασία χορήγησης άδειας για εξαρτήματα και εξοπλισμό, για την εξασφάλιση της συμμόρφωσης της παραγωγής, καθώς και για ζητήματα εποπτείας της αγοράς όσον αφορά το εν λόγω παραγόμενο όχημα, σύστημα, κατασκευαστικό στοιχείο, χωριστή τεχνική μονάδα, εξάρτημα ή εξοπλισμό, ανεξαρτήτως εάν το εν λόγω πρόσωπο συμμετέχει ή δεν συμμετέχει άμεσα σε όλα τα στάδια του σχεδιασμού και της κατασκευής του εν λόγω οχήματος, συστήματος, κατασκευαστικού στοιχείου ή χωριστής τεχνικής μονάδας·

[...]

45. “ανεξάρτητος φορέας”: φυσικό ή νομικό πρόσωπο, εκτός εξουσιοδοτημένης αντιπροσωπείας ή εξουσιοδοτημένου επισκευαστή, το οποίο συμμετέχει άμεσα ή έμμεσα στην επισκευή και συντήρηση οχημάτων, και μεταξύ άλλων επισκευαστές, κατασκευαστές ή διανομείς εξοπλισμού, εργαλείων ή ανταλλακτικών επισκευής, καθώς και εκδότες τεχνικών εντύπων, λέσχες αυτοκινήτου, φορείς παροχής οδικής βοήθειας, φορείς παροχής υπηρεσιών τεχνικής επιθεώρησης και δοκιμής και φορείς που παρέχουν κατάρτιση σε επισκευαστές, κατασκευαστές και επισκευαστές εξοπλισμού για οχήματα εναλλακτικών καυσίμων·

[...]

48. “πληροφορίες επισκευής και συντήρησης οχήματος”: όλες οι πληροφορίες, συμπεριλαμβανομένων όλων των επακόλουθων τροποποιήσεων και παραρτημάτων τους, που απαιτούνται για τη διάγνωση, τη συντήρηση και την τεχνική επιθεώρηση οχήματος, την προετοιμασία του για τεχνικό έλεγχο, την επισκευή, τον επαναπρογραμματισμό, την επαναφορά οχήματος στην αρχική του κατάσταση ή που απαιτούνται για την εξ αποστάσεως διαγνωστική υποστήριξη οχήματος, ή για την τοποθέτηση εξαρτημάτων και εξοπλισμού σε όχημα, και οι οποίες παρέχονται από τον κατασκευαστή στους εξουσιοδοτημένους συνεργάτες, πωλητές και επισκευαστές του ή χρησιμοποιούνται από τον κατασκευαστή για σκοπούς επισκευής και συντήρησης·

49. “πληροφορίες ενσωματωμένου στο όχημα συστήματος διάγνωσης (OBD)”: πληροφορίες που προέρχονται από σύστημα που είναι ενσωματωμένο σε όχημα ή συνδεδεμένο με κινητήρα, το οποίο έχει την ικανότητα να εντοπίζει βλάβες και, κατά περίπτωση, έχει την ικανότητα να επισημαίνει την εμφάνισή τους μέσω συστήματος ειδοποίησης, έχει την ικανότητα να εντοπίζει το πιθανό σημείο βλάβης μέσω πληροφοριών αποθηκευμένων σε μνήμη υπολογιστή, και έχει την ικανότητα να κοινοποιεί αυτές τις πληροφορίες εκτός του οχήματος·

[...]».

6 Το άρθρο 61 του εν λόγω κανονισμού, το οποίο φέρει τον τίτλο «Υποχρεώσεις των κατασκευαστών να παρέχουν πληροφορίες του ενσωματωμένου στο όχημα συστήματος διάγνωσης (OBD) και πληροφορίες επισκευής και συντήρησης οχήματος», προβλέπει τα εξής:

«1. Οι κατασκευαστές παρέχουν σε ανεξάρτητους φορείς απεριόριστη, τυποποιημένη και χωρίς διακρίσεις πρόσβαση στις πληροφορίες του ενσωματωμένου στο όχημα συστήματος διάγνωσης (OBD), στον διαγνωστικό και άλλο εξοπλισμό, στα εργαλεία, συμπεριλαμβανομένων των πλήρων στοιχείων αναφοράς και των διαθέσιμων τηλεφορτώσεων του σχετικού λογισμικού, καθώς και στις πληροφορίες επισκευής και συντήρησης του οχήματος. Οι πληροφορίες παρουσιάζονται με εύκολα προσβάσιμο τρόπο υπό μορφή μηχαναγνώσιμων και ηλεκτρονικά επεξεργάσιμων συνόλων δεδομένων. [...]

[...]

4. Οι λεπτομέρειες σχετικά με τις τεχνικές απαιτήσεις πρόσβασης σε πληροφορίες του συστήματος OBD και πληροφορίες επισκευής και συντήρησης οχημάτων, και ειδικότερα τις τεχνικές προδιαγραφές σχετικά με τον τρόπο παροχής των πληροφοριών του συστήματος OBD και των πληροφοριών επισκευής και συντήρησης οχημάτων, καθορίζονται στο παράρτημα X.

[...]»

- 7 Το παράρτημα II του ίδιου κανονισμού, το οποίο φέρει τον τίτλο «Απαιτήσεις για τον σκοπό της έγκρισης τύπου ΕΕ οχημάτων, συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων ή χωριστών τεχνικών μονάδων», περιλαμβάνει Μέρος I που φέρει τον τίτλο «Κανονιστικές πράξεις για την έγκριση τύπου ΕΕ οχημάτων που παράγονται σε απεριόριστες σειρές». Το στοιχείο 63 του εν λόγω Μέρους, όπως ίσχυε μέχρι την 6η Ιουλίου 2022, μνημόνευε τον κανονισμό (ΕΚ) 661/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 13ης Ιουλίου 2009, για τις απαιτήσεις έγκρισης τύπου και γενικής ασφαλείας των μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκούμενων τους, και των συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων που προορίζονται για τα οχήματα αυτά (ΕΕ 2009, L 200, σ. 1). Μετά τη θέσπιση του κανονισμού (ΕΕ) 2019/2144 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 27ης Νοεμβρίου 2019, για τις απαιτήσεις έγκρισης τύπου των μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκούμενων τους και των συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων που προορίζονται για τα οχήματα αυτά όσον αφορά τη γενική τους ασφάλεια και την προστασία των επιβατών των οχημάτων και του ευάλωτου χρήστη της οδού, για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και την κατάργηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 78/2009, (ΕΚ) αριθ. 79/2009 και (ΕΚ) αριθ. 661/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 631/2009, (ΕΕ) αριθ. 406/2010, (ΕΕ) αριθ. 672/2010, (ΕΕ) αριθ. 1003/2010, (ΕΕ) αριθ. 1005/2010, (ΕΕ) αριθ. 1008/2010, (ΕΕ) αριθ. 1009/2010, (ΕΕ) αριθ. 19/2011, (ΕΕ) αριθ. 109/2011, (ΕΕ) αριθ. 458/2011, (ΕΕ) αριθ. 65/2012, (ΕΕ) αριθ. 130/2012, (ΕΕ) αριθ. 347/2012, (ΕΕ) αριθ. 351/2012, (ΕΕ) αριθ. 1230/2012 και (ΕΕ) 2015/166 της Επιτροπής (ΕΕ 2019, L 325, σ. 1), το εν λόγω στοιχείο 63 μνημόνευε τον κανονισμό 2019/2144.
- 8 Το παράρτημα X του κανονισμού 2018/858, το οποίο φέρει τον τίτλο «Πρόσβαση στις πληροφορίες για το σύστημα OBD και στις πληροφορίες για την επισκευή και τη συντήρηση του οχήματος», ορίζει στο σημείο 2.9 τα ακόλουθα:
- «Για τους σκοπούς του συστήματος OBD, της διάγνωσης, της επισκευής και της συντήρησης του οχήματος, καθίσταται διαθέσιμη η άμεση ροή δεδομένων του οχήματος μέσω της θύρας σειριακών δεδομένων επί του τυποποιημένου συνδέσμου ζεύξης δεδομένων [...]
- Όταν το όχημα βρίσκεται σε κίνηση, τα δεδομένα είναι αποκλειστικά διαθέσιμα για λειτουργίες “μόνο για ανάγνωση”».
- 9 Το παράρτημα αυτό διευκρινίζει, στο σημείο 6.2, ότι «[π]ρόσβαση στα χαρακτηριστικά ασφαλείας του οχήματος, όπως χρησιμοποιούνται από εξουσιοδοτημένους αντιπροσώπους και επισκευαστές, παρέχεται σε ανεξάρτητους φορείς με προστασία μέσω τεχνολογίας ασφαλείας».
- 10 Κατά το σημείο 6.4 του εν λόγω παραρτήματος:
- «Ο επαναπρογραμματισμός των μονάδων ελέγχου γίνεται σύμφωνα είτε με το διεθνές πρότυπο ISO 22900-2 είτε με το πρότυπο SAE J2534 είτε με το πρότυπο TMC RP1210B, με τη χρήση μη ιδιόκτητου υλισμικού.
- Για να πιστοποιηθεί η συμβατότητα της ειδικής αίτησης του κατασκευαστή και των διεπαφών στο σύστημα επικοινωνίας του οχήματος (VCI), που πληρούν το διεθνές πρότυπο ISO 22900-2 ή το πρότυπο SAE J2534 ή το πρότυπο TMC RP1210B, ο κατασκευαστής προτείνει είτε την πιστοποίηση των VCI που αναπτύχθηκαν με ανεξάρτητο τρόπο είτε τις πληροφορίες, και τον δανεισμό τυχόν ειδικού υλισμικού, που χρειάζεται ο κατασκευαστής VCI για να πραγματοποιήσει ο ίδιος την πιστοποίηση αυτή.

[...]

Ο κανονισμός 661/2009

- 11 Το άρθρο 5 του κανονισμού 661/2009, επιγραφόμενο «Απαιτήσεις και δοκιμές», προέβλεπε στην παράγραφο 1 τα εξής:

«Οι κατασκευαστές εξασφαλίζουν ότι τα οχήματα σχεδιάζονται, κατασκευάζονται και συναρμολογούνται κατά τρόπον ώστε να ελαχιστοποιείται ο κίνδυνος τραυματισμού των επιβατών και των λοιπών χρηστών του οδικού δικτύου.»

Ο κανονισμός 2019/2144

- 12 Η αιτιολογική σκέψη 27 του κανονισμού 2019/2144 έχει ως εξής:

«Τροποποιήσεις του λογισμικού μπορούν να αλλάξουν σημαντικά τις λειτουργίες του οχήματος. Θα πρέπει να θεσπιστούν εναρμονισμένοι κανόνες και τεχνικές απαιτήσεις για τις τροποποιήσεις λογισμικού σύμφωνα με τις διαδικασίες έγκρισης τύπου. Ως εκ τούτου, οι κανονισμοί του ΟΗΕ ή άλλες κανονιστικές πράξεις σχετικά με διαδικασίες επικαιροποίησης λογισμικού θα πρέπει να εφαρμόζονται σε υποχρεωτική βάση το συντομότερο δυνατόν μετά την έναρξη ισχύος τους. Ωστόσο, τα εν λόγω μέτρα ασφαλείας δεν θα πρέπει να θέτουν σε κίνδυνο τις υποχρεώσεις του κατασκευαστή του οχήματος όσον αφορά την παροχή πρόσβασης σε ολοκληρωμένα πληροφοριακά συστήματα και δεδομένα επί του οχήματος σχετικά με την επισκευή και τη συντήρηση ενός οχήματος.»

- 13 Το άρθρο 4 του κανονισμού αυτού, το οποίο φέρει τον τίτλο «Γενικές υποχρεώσεις και τεχνικές απαιτήσεις», ορίζει στις παραγράφους 4 και 5 τα ακόλουθα:

«4. Οι κατασκευαστές εξασφαλίζουν ότι τα οχήματα σχεδιάζονται, κατασκευάζονται και συναρμολογούνται κατά τρόπον ώστε να ελαχιστοποιείται ο κίνδυνος τραυματισμού των επιβατών και του ευάλωτου χρήστη της οδού.

5. Οι κατασκευαστές εξασφαλίζουν επίσης ότι τα οχήματα, τα συστήματα, τα κατασκευαστικά στοιχεία και οι χωριστές τεχνικές μονάδες πληρούν τις εφαρμοστέες απαιτήσεις που απαριθμούνται στο παράρτημα II, με έναρξη ισχύος από τις ημερομηνίες που ορίζονται στο εν λόγω παράρτημα, σύμφωνα με τις λεπτομερείς τεχνικές απαιτήσεις και τις διαδικασίες δοκιμής οι οποίες καθορίζονται στις κατ' εξουσιοδότηση πράξεις καθώς και με τις διατάξεις σχετικά με ενιαίες διαδικασίες και τεχνικές προδιαγραφές που έχουν οριστεί στις εκτελεστικές πράξεις που εκδόθηκαν σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό [...]

Η διαφορά της κύριας δίκης και το προδικαστικό ερώτημα

- 14 Οι εταιρίες ATU και Carglass είναι ανεξάρτητοι φορείς, κατά την έννοια του άρθρου 3, σημείο 45, του κανονισμού 2018/858, των οποίων η δραστηριότητα περιλαμβάνει τη διενέργεια διάγνωσης σε οχήματα.

- 15 Η FCA, ως κατασκευαστής, κατά την έννοια του άρθρου 3, σημείο 40, του κανονισμού αυτού, εξοπλίζει τα οχήματά της με το σύστημα που καλείται «Secure Gateway». Τόσο οι ανεξάρτητοι επισκευαστές όσο και οι εξουσιοδοτημένοι επισκευαστές, προκειμένου να είναι σε θέση να εκτελούν εργασίες εγγραφής, να κλείνουν τους κωδικούς βλάβης, να προβαίνουν σε βαθμονομήσεις, καθώς και να ενεργοποιούν στοιχεία των οχημάτων αυτών, υποχρεούνται να τηρούν τις απαιτήσεις που καθορίζει η FCA, ήτοι να εγγράφονται προηγουμένως στο σύστημά της, να ταυτοποιούνται με χρήση ατομικών στοιχείων σύνδεσης σε διακομιστή που καθορίζεται από την FCA, να αποκτούν συνδρομή επί πληρωμή για τη χρησιμοποίηση διαγνωστικών εργαλείων γενικής χρήσης και να συνδέουν, μέσω του διαδικτύου, τα εργαλεία αυτά με τον εν λόγω διακομιστή.
- 16 Φρονώντας ότι η μονομερής επιβολή των ανωτέρω απαιτήσεων από την FCA συνιστά παράβαση των υποχρεώσεων που αυτή υπέχει από το άρθρο 61, παράγραφοι 1 και 4, του κανονισμού 2018/858, σε συνδυασμό με το παράρτημα X, σημείο 2.9, του ίδιου κανονισμού, οι ATU και Carglass άσκησαν ενώπιον του Landgericht Köln (πρωτοδικείου Κολωνίας, Γερμανία), αιτούντος δικαστηρίου, αγωγή με αίτημα να υποχρεωθεί η FCA να παύσει να εξαρτά, στη Γερμανία, τη διάγνωση, την επισκευή και τη συντήρηση των οχημάτων από τις απαιτήσεις αυτές, στις περιπτώσεις στις οποίες δεν απαιτείται πλήρης επαναπρογραμματισμός των μονάδων ελέγχου.
- 17 Το αιτούν δικαστήριο εκτιμά ότι η έκβαση της διαφοράς εξαρτάται από την ερμηνεία των διατάξεων του άρθρου 61, παράγραφοι 1 και 4, σε συνδυασμό με το παράρτημα X, σημείο 2.9, του κανονισμού 2018/858.
- 18 Επισημαίνει, αφενός, ότι το γράμμα του άρθρου 61, παράγραφος 1, καθώς και το πνεύμα και ο σκοπός του κανονισμού αυτού συνηγορούν υπέρ μιας ερμηνείας της προβλεπόμενης στη συγκεκριμένη διάταξη υποχρέωσης παροχής «απεριόριστης» πρόσβασης, υπό την έννοια ότι η FCA υποχρεούται να παρέχει πλήρη πρόσβαση στην άμεση ροή δεδομένων του οχήματος μέσω της διεπαφής του συστήματος OBD, χωρίς να δύναται να εξαρτά την αξιοποίηση διαγνωστικών εργαλείων και τη χρησιμοποίησή τους από μονομερώς επιβαλλόμενες απαιτήσεις. Αφετέρου, στηριζόμενο στη σκέψη 28 της αποφάσεως της 19ης Σεπτεμβρίου 2019, Gesamtverband Autoteile-Handel (C-527/18, EU:C:2019:762), το αιτούν δικαστήριο κρίνει ότι η υποχρέωση παροχής «απεριόριστης» πρόσβασης, την οποία προέβλεπε η νομοθεσία που ίσχυε πριν από την έκδοση του εφαρμοστέου εν προκειμένω κανονισμού, αφορούσε το περιεχόμενο των πληροφοριών και όχι τον τρόπο παροχής πρόσβασης στις πληροφορίες αυτές. Εντούτοις, το αιτούν δικαστήριο διερωτάται ως προς τη δυνατότητα να ερμηνευθεί υπό την ίδια έννοια η «απεριόριστη» πρόσβαση του άρθρου 61, παράγραφος 1, του κανονισμού 2018/858, λαμβανομένου υπόψη ότι, όπως εκτιμά το εν λόγω δικαστήριο, ο κανονισμός αυτός θεσπίζει συναφώς νέο νομικό καθεστώς.
- 19 Αν ο εν λόγω όρος έχει την έννοια ότι δεν αφορά μόνον το περιεχόμενο των πληροφοριών αλλά αφορά και τις προϋποθέσεις χρήσης των διαγνωστικών εργαλείων, το αιτούν δικαστήριο διερωτάται αν η εξασφάλιση της γενικής ασφάλειας των οχημάτων, την οποία αφορά το στοιχείο 63 του Μέρους I του παραρτήματος II του κανονισμού 2018/858, όπως ίσχυε έως τις 6 Ιουλίου 2022 ή όπως ίσχυε μετά τη θέσπιση του κανονισμού 2019/2144, επιβάλλει στενή ερμηνεία του όρου.

- 20 Υπό τις συνθήκες αυτές, το Landgericht Köln (πρωτοδικείο Κολωνίας) αποφάσισε να αναστείλει την ενώπιόν του διαδικασία και να υποβάλει στο Δικαστήριο το ακόλουθο προδικαστικό ερώτημα:

«Έχει το άρθρο 61, παράγραφοι 1 και 4, σε συνδυασμό με το παράρτημα Χ, σημείο 2.9, του κανονισμού 2018/858, [...] λαμβανομένων επίσης υπόψη των απαιτήσεων που επιβάλλει στους κατασκευαστές οχημάτων, για την εξασφάλιση της γενικής ασφάλειας των οχημάτων, το παράρτημα ΙΙ, μέρος 1, στοιχείο 63, του εν λόγω κανονισμού,

- σε συνδυασμό με τον κανονισμό 661/2009, όσον αφορά τα οχήματα που έχουν λάβει έγκριση τύπου πριν από τις 6 Ιουλίου 2022, και ιδίως με το άρθρο 5, παράγραφος 1, του εν λόγω κανονισμού, και
- σε συνδυασμό με τον κανονισμό 2019/2144, ο οποίος εφαρμόζεται από τις 6 Ιουλίου 2022, και ιδίως με το άρθρο 4, παράγραφοι 4 και 5, του εν λόγω κανονισμού,

την έννοια ότι οι κατασκευαστές οχημάτων οφείλουν να διασφαλίζουν πάντοτε, ακόμη και όταν εφαρμόζουν μέτρα ασφαλείας για τη συμμόρφωση προς τις ανωτέρω απαιτήσεις, ότι η πρόσβαση στις πληροφορίες του εν λόγω ενσωματωμένου στο όχημα συστήματος διάγνωσης OBD, η διάγνωση, η επισκευή και η συντήρηση των οχημάτων, περιλαμβανομένων των απαιτούμενων προς τους σκοπούς αυτούς εργασιών εγγραφής, που εκτελούνται από ανεξάρτητους επισκευαστές μπορούν να πραγματοποιούνται με τη χρήση καθολικού διαγνωστικού εργαλείου γενικής χρήσης, χωρίς να απαιτείται η πλήρωση των μη ρητώς προβλεπόμενων από τον κανονισμό προϋποθέσεων της σύνδεσης του εργαλείου στο διαδίκτυο με διακομιστή που έχει καθοριστεί από τον κατασκευαστή οχημάτων και/ή της προηγούμενης προσωπικής εγγραφής του χρήστη στο σύστημα του κατασκευαστή οχημάτων;»

Επί του αιτήματος διεξαγωγής προφορικής διαδικασίας

- 21 Με δικόγραφο που κατέθεσε στη Γραμματεία του Δικαστηρίου στις 19 Ιουνίου 2023, η FCA ζήτησε τη διεξαγωγή προφορικής διαδικασίας, κατ' εφαρμογήν του άρθρου 83 του Κανονισμού Διαδικασίας του Δικαστηρίου, επικαλούμενη έγγραφο εκδοθέν από το Centro Prova Autoveicoli Torino (κέντρο ελέγχου αυτοκινήτων οχημάτων του Τορίνο, Ιταλία), μια περιφερειακή αρχή αρμόδια για την έγκριση των οχημάτων, καθώς και επιστολή του Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, Ιταλία), για την πιστοποίηση από την εν λόγω αρχή της συμβατότητας του συστήματος «Secure Gateway», με το οποίο εξοπλίζει η FCA τα αυτοκίνητά της, προς το άρθρο 61, παράγραφος 1, του κανονισμού 2018/858.
- 22 Κατά το άρθρο 83 του Κανονισμού Διαδικασίας, το Δικαστήριο μπορεί οποτεδήποτε, αφού ακούσει τον γενικό εισαγγελέα, να διατάξει τη διεξαγωγή της προφορικής διαδικασίας ή την επανάληψή της, ιδίως αν κρίνει ότι δεν έχει διαφωτιστεί επαρκώς, ή όταν ένας διάδικος, μετά τη λήξη της διαδικασίας αυτής, επικαλείται νέο πραγματικό περιστατικό δυνάμενο να ασκήσει αποφασιστική επιρροή επί της απόφασης του Δικαστηρίου, ή ακόμη όταν, προς επίλυση της διαφοράς, το Δικαστήριο χρειάζεται να στηριχθεί σε επιχείρημα επί του οποίου δεν διεξήχθη συζήτηση μεταξύ των διαδίκων.
- 23 Εν προκειμένω, το Δικαστήριο, αφού άκουσε τον γενικό εισαγγελέα, εκτιμά, βάσει της αιτήσεως προδικαστικής απόφασης και των γραπτών παρατηρήσεων, ότι έχει στη διάθεσή του όλα τα αναγκαία στοιχεία για την εξέταση της υπό κρίση αιτήσεως προδικαστικής απόφασης και ότι τα

μνημονευόμενα στη σκέψη 21 της παρούσας απόφασεως έγγραφα που επικαλείται η FCA με την από 19 Ιουνίου 2023 αίτησή της, των οποίων την κρισιμότητα για την υπόθεση της κύριας δίκης οφείλει να εκτιμήσει το αιτούν δικαστήριο, δεν συνιστούν νέα πραγματικά περιστατικά δυνάμενα να ασκήσουν αποφασιστική επιρροή επί της προδικαστικής αποφάσεως του Δικαστηρίου.

- 24 Συνεπώς, δεν συντρέχει λόγος να διαταχθεί η διεξαγωγή προφορικής διαδικασίας.

Επί του προδικαστικού ερωτήματος

- 25 Με το προδικαστικό ερώτημα, το αιτούν δικαστήριο ζητεί, κατ' ουσίαν, να διευκρινιστεί αν το άρθρο 61, παράγραφοι 1 και 4, του κανονισμού 2018/858, σε συνδυασμό με το σημείο 2.9 του παραρτήματος X του κανονισμού αυτού, έχει την έννοια ότι δεν επιτρέπει σε κατασκευαστή αυτοκίνητων οχημάτων να εξαρτά την πρόσβαση των ανεξάρτητων φορέων στις πληροφορίες επισκευής και συντήρησης των οχημάτων καθώς και στις πληροφορίες του συστήματος διάγνωσης OBD, περιλαμβανομένης της πρόσβασης στις πληροφορίες αυτές με δικαίωμα εγγραφής, από προϋποθέσεις διαφορετικές από τις προβλεπόμενες στον εν λόγω κανονισμό.
- 26 Επιβάλλεται καταρχάς να υπομνησθεί ότι, για την ερμηνεία διάταξης του δικαίου της Ένωσης, πρέπει να λαμβάνεται υπόψη όχι μόνον το γράμμα της, αλλά και το πλαίσιο στο οποίο εντάσσεται και οι σκοποί που επιδιώκονται με τη ρύθμιση της οποίας αποτελεί μέρος (απόφαση της 9ης Ιουνίου 2022, IMPERIAL TOBACCO BULGARIA, C-55/21, EU:C:2022:459, σκέψη 44 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία). Το ιστορικό θεσπίσεως μιας διάταξης μπορεί επίσης να παράσχει χρήσιμα στοιχεία για την ερμηνεία της (πρβλ. απόφαση της 10ης Δεκεμβρίου 2018, Wightman κ.λπ., C-621/18, EU:C:2018:999, σκέψη 47 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).
- 27 Όσον αφορά τη γραμματική ερμηνεία των επίμαχων διατάξεων στην προκείμενη περίπτωση, το άρθρο 61, παράγραφος 1, του κανονισμού 2018/858 υποχρεώνει τους κατασκευαστές αυτοκίνητων οχημάτων να παρέχουν απεριόριστη, τυποποιημένη και χωρίς διακρίσεις πρόσβαση στις πληροφορίες του ενσωματωμένου στο όχημα συστήματος διάγνωσης OBD, κατά την έννοια του άρθρου 3, σημείο 49, του κανονισμού αυτού, στον διαγνωστικό και άλλο εξοπλισμό, στα εργαλεία, καθώς και στις πληροφορίες επισκευής και συντήρησης του οχήματος, κατά την έννοια του άρθρου 3, σημείο 48, του εν λόγω κανονισμού. Οι πληροφορίες πρέπει να παρουσιάζονται με εύκολα προσβάσιμο τρόπο, υπό μορφή μηχαναγνώσιμων και ηλεκτρονικά επεξεργάσιμων συνόλων δεδομένων.
- 28 Το άρθρο 61, παράγραφος 4, του εν λόγω κανονισμού προβλέπει ότι «[ο]ι λεπτομέρειες σχετικά με τις τεχνικές απαιτήσεις πρόσβασης σε πληροφορίες του συστήματος OBD και πληροφορίες επισκευής και συντήρησης οχημάτων, και ειδικότερα τις τεχνικές προδιαγραφές σχετικά με τον τρόπο παροχής των πληροφοριών του συστήματος OBD και των πληροφοριών επισκευής και συντήρησης οχημάτων, καθορίζονται στο παράρτημα X». Το παράρτημα αυτό ορίζει, στο σημείο 2.9, ότι, «[γ]ια τους σκοπούς του συστήματος OBD, της διάγνωσης, της επισκευής και της συντήρησης του οχήματος, καθίσταται διαθέσιμη η άμεση ροή δεδομένων του οχήματος μέσω της θύρας σειριακών δεδομένων επί του τυποποιημένου συνδέσμου ζεύξης δεδομένων». Η συγκεκριμένη διάταξη διευκρινίζει επιπλέον, στο δεύτερο εδάφιο της, ότι, όταν το όχημα βρίσκεται σε κίνηση, τα δεδομένα είναι αποκλειστικά διαθέσιμα για λειτουργίες «μόνο για ανάγνωση».

- 29 Εξ αυτού συνάγεται, αφενός, ότι η προβλεπόμενη στο άρθρο 61, παράγραφος 1, του κανονισμού 2018/858 υποχρέωση των κατασκευαστών αυτοκίνητων οχημάτων να παρέχουν απεριόριστη, τυποποιημένη και χωρίς διακρίσεις πρόσβαση στις πληροφορίες του συστήματος OBD, καθώς και στις πληροφορίες επισκευής και συντήρησης του οχήματος, περιλαμβάνει την υποχρέωση παροχής στους ανεξάρτητους φορείς της δυνατότητας να επεξεργάζονται και να αξιοποιούν τις πληροφορίες αυτές χωρίς να τους επιβάλλονται άλλες προϋποθέσεις πέραν εκείνων που προβλέπει ο κανονισμός (πρβλ. απόφαση της 27ης Οκτωβρίου 2022, ADPA και Gesamtverband Autoteile-Handel, C-390/21, EU:C:2022:837, σκέψη 29). Αφετέρου, από το σημείο 2.9, δεύτερο εδάφιο, του παραρτήματος X του εν λόγω κανονισμού προκύπτει ότι, όταν το όχημα δεν βρίσκεται σε κίνηση, οι φορείς αυτοί πρέπει να έχουν ευρύτερη πρόσβαση από την πρόσβαση μόνο για ανάγνωση στα δεδομένα τα οποία αφορά η διάταξη.
- 30 Όσον αφορά τη συστηματική ερμηνεία των επίμαχων διατάξεων, τα σημεία 6.2 και 6.4 του παραρτήματος X του κανονισμού 2018/858 καθορίζουν, αφενός, τις απαιτήσεις σχετικά με την πρόσβαση στα χαρακτηριστικά ασφαλείας του οχήματος και, αφετέρου, τις απαιτήσεις σχετικά με τον επαναπρογραμματισμό των μονάδων ελέγχου. Όπως επισήμανε η Ευρωπαϊκή Επιτροπή με τις γραπτές παρατηρήσεις της, τα σημεία αυτά προσδιορίζουν τις περιπτώσεις στις οποίες η πρόσβαση στις πληροφορίες του συστήματος διάγνωσης OBD, καθώς και στις πληροφορίες σχετικά με την επισκευή και τη συντήρηση του οχήματος, μπορεί να υπόκειται σε ορισμένες προϋποθέσεις λόγω της σημασίας τους για την ασφάλεια. Επομένως, πέραν των συγκεκριμένων περιπτώσεων, οι ανεξάρτητοι φορείς πρέπει να έχουν δικαίωμα πρόσβασης στις εν λόγω πληροφορίες χωρίς να τους επιβάλλονται προϋποθέσεις διαφορετικές από εκείνες τις οποίες προβλέπει ο συγκεκριμένος κανονισμός (πρβλ. απόφαση της 27ης Οκτωβρίου 2022, ADPA και Gesamtverband Autoteile-Handel, C-390/21, EU:C:2022:837, σκέψη 32).
- 31 Η ερμηνεία που διατυπώνεται στη σκέψη 29 της παρούσας αποφάσεως επιρρωννύεται από τον εκτιθέμενο στις αιτιολογικές σκέψεις 50 και 52 του κανονισμού 2018/858 σκοπό, ήτοι το να καταστεί δυνατός ο αποτελεσματικός ανταγωνισμός στην αγορά για τις υπηρεσίες παροχής πληροφοριών επισκευής και συντήρησης οχημάτων, προκειμένου η αγορά επισκευής και συντήρησης οχημάτων από ανεξάρτητους φορείς να μπορεί να ανταγωνίζεται την αγορά των εξουσιοδοτημένων αντιπροσωπειών (πρβλ. απόφαση της 27ης Οκτωβρίου 2022, ADPA και Gesamtverband Autoteile-Handel, C-390/21, EU:C:2022:837, σκέψη 30).
- 32 Συνεπώς, οι ανεξάρτητοι φορείς πρέπει να έχουν απεριόριστη πρόσβαση στις πληροφορίες που είναι απαραίτητες για την άσκηση των δραστηριοτήτων τους στην αλυσίδα εφοδιασμού της αγοράς επισκευής και συντήρησης των οχημάτων. Πλην όμως, το να εξαρτηθεί η πρόσβαση στις πληροφορίες του άρθρου 61, παράγραφος 1, του κανονισμού 2018/858 από προϋποθέσεις που δεν προβλέπονται από τον κανονισμό αυτό ενέχει τον κίνδυνο της μείωσης του αριθμού των ανεξάρτητων κατασκευαστών που έχουν πρόσβαση στις εν λόγω πληροφορίες, με δυνητικό αποτέλεσμα τον περιορισμό του ανταγωνισμού στην αγορά για τις υπηρεσίες παροχής πληροφοριών επισκευής και συντήρησης των οχημάτων και, κατ' αποτέλεσμα, τη συρρίκνωση της προσφοράς στους καταναλωτές. Επιπλέον, αν επιτρεπόταν στους κατασκευαστές να περιορίζουν κατά το δοκούν την πρόσβαση στην άμεση ροή δεδομένων του οχήματος, κατά την έννοια του σημείου 2.9 του παραρτήματος X του ανωτέρω κανονισμού, τότε θα τους παρεχόταν η δυνατότητα να εξαρτούν την πρόσβαση στη ροή αυτή από προϋποθέσεις οι οποίες θα μπορούσαν να την καταστήσουν αδύνατη στην πράξη.
- 33 Η ερμηνεία που διατυπώθηκε στη σκέψη 29 της παρούσας αποφάσεως επιρρωννύεται και από το ιστορικό θεσπίσεως του άρθρου 61, παράγραφος 1, του κανονισμού 2018/858. Πράγματι, ενώ η προϊσχύσασα ρύθμιση –η οποία διέκρινε μεταξύ, αφενός, της πρόσβασης στις πληροφορίες

σχετικά με την επισκευή και συντήρηση οχημάτων και, αφετέρου, του μορφότυπου μέσω του οποίου έπρεπε αυτή να παρέχεται– απέκλειε τους περιορισμούς μόνον ως προς το περιεχόμενο των πληροφοριών αυτών (πρβλ. απόφαση της 19ης Σεπτεμβρίου 2019, Gesamtverband Autoteile-Handel, C-527/18, EU:C:2019:762, σκέψη 28), το εν λόγω άρθρο 61, παράγραφος 1, υποχρεώνει τον κατασκευαστή όχι μόνο να παρέχει απεριόριστη πρόσβαση στις πληροφορίες τις οποίες αφορά η συγκεκριμένη διάταξη, αλλά και να παρουσιάζει τις πληροφορίες αυτές με «εύκολα προσβάσιμο» τρόπο.

- 34 Επομένως, η υποχρέωση την οποία επιβάλλει το άρθρο 61, παράγραφος 1, του κανονισμού 2018/858 στους κατασκευαστές αυτοκίνητων οχημάτων, ήτοι να παρέχουν στους ανεξάρτητους φορείς πρόσβαση στις πληροφορίες που διαλαμβάνονται στη διάταξη αυτή σε μορφότυπο δυνάμενο να αποτελέσει αντικείμενο ηλεκτρονικής επεξεργασίας, υποχρέωση η οποία εισήχθη μόλις κατά τη διάρκεια της σχετικής με τη θέσπιση του κανονισμού νομοθετικής διαδικασίας, βαίνει πέραν της υποχρέωσης παροχής πρόσβασης για απλή ανάγνωση (πρβλ. απόφαση της 19ης Σεπτεμβρίου 2019, Gesamtverband Autoteile-Handel, C-527/18, EU:C:2019:762, σκέψεις 26 και 34).
- 35 Επιπλέον, όσον αφορά τις σχετικές με την κυβερνοασφάλεια απαιτήσεις οι οποίες απορρέουν από τον κανονισμό 155 του ΟΗΕ και τις οποίες επικαλείται η FCA, αρκεί να επισημανθεί ότι ο κανονισμός αυτός προβλέπει, στην παράγραφο 1.3, ότι ισχύει με την επιφύλαξη, μεταξύ άλλων, «περιφερειακών ή εθνικών νομοθετικών πράξεων που διέπουν την πρόσβαση εξουσιοδοτημένων μερών στο όχημα, στα δεδομένα, στις λειτουργίες και στους πόρους του, καθώς και τους όρους της εν λόγω πρόσβασης».
- 36 Όσον αφορά την παραπομπή του στοιχείου 63 του Μέρους I του παραρτήματος II του κανονισμού 2018/858 στον κανονισμό 2019/2144, η αιτιολογική σκέψη 27 του κανονισμού 2019/2144 αναφέρει ρητώς ότι τα μέτρα ασφαλείας που αυτός προβλέπει «δεν θα πρέπει να θέτουν σε κίνδυνο τις υποχρεώσεις του κατασκευαστή του οχήματος όσον αφορά την παροχή πρόσβασης σε ολοκληρωμένα πληροφοριακά συστήματα και δεδομένα επί του οχήματος σχετικά με την επισκευή και τη συντήρηση ενός οχήματος».
- 37 Τέλος, όπως το άρθρο 5, παράγραφος 1, του κανονισμού 661/2009, στο οποίο παρέπεμπε το εν λόγω στοιχείο 63 έως τις 6 Ιουλίου 2022, το άρθρο 4, παράγραφος 4, του κανονισμού 2019/2144, στο οποίο παραπέμπει το ίδιο στοιχείο από την ημερομηνία αυτή, προβλέπει ότι τα ζητήματα ασφαλείας πρέπει να επιλύονται κατά το στάδιο του σχεδιασμού, της κατασκευής και της συναρμολόγησης των οχημάτων και όχι σε βάρος άλλων φορέων της αγοράς, όπως είναι οι ανεξάρτητοι φορείς, περίπτωση η οποία θα υπονόμει τον σκοπό που υπομνήσθηκε στη σκέψη 31 της παρούσας αποφάσεως.
- 38 Κατά συνέπεια, ο κανονισμός 2018/858 δεν επιτρέπει να τίθενται προϋποθέσεις για την πρόσβαση στις πληροφορίες περί των οποίων γίνεται λόγος στο άρθρο 61, παράγραφος 1, του κανονισμού αυτού οι οποίες δεν προβλέπονται από τον κανονισμό αυτόν, όπως η σύνδεση του διαγνωστικού εργαλείου μέσω του διαδικτύου σε διακομιστή υποδεικνυόμενο από τον κατασκευαστή ή η προηγούμενη εγγραφή των ανεξάρτητων φορέων στο σύστημα του κατασκευαστή.
- 39 Λαμβανομένων υπόψη των ανωτέρω σκέψεων, στο προδικαστικό ερώτημα πρέπει να δοθεί η απάντηση ότι το άρθρο 61, παράγραφοι 1 και 4, του κανονισμού 2018/858, σε συνδυασμό με το παράρτημα X του κανονισμού αυτού, έχει την έννοια ότι δεν επιτρέπει σε κατασκευαστή αυτοκίνητων οχημάτων να εξαρτά την πρόσβαση των ανεξάρτητων φορέων στις πληροφορίες

επισκευής και συντήρησης των οχημάτων καθώς και στις πληροφορίες του συστήματος διάγνωσης OBD, περιλαμβανομένης της πρόσβασης στις πληροφορίες αυτές με δικαίωμα εγγραφής, από προϋποθέσεις διαφορετικές από τις προβλεπόμενες στον εν λόγω κανονισμό.

Επί των δικαστικών εξόδων

- 40 Δεδομένου ότι η παρούσα διαδικασία έχει ως προς τους διαδίκους της κύριας δίκης τον χαρακτήρα παρεμπίπτοντος που ανέκυψε ενώπιον του αιτούντος δικαστηρίου, σ' αυτό εναπόκειται να αποφανθεί επί των δικαστικών εξόδων. Τα έξοδα στα οποία υποβλήθηκαν όσοι υπέβαλαν παρατηρήσεις στο Δικαστήριο, πλην των ως άνω διαδίκων, δεν αποδίδονται.

Για τους λόγους αυτούς, το Δικαστήριο (όγδοο τμήμα) αποφαινεται:

Το άρθρο 61, παράγραφοι 1 και 4, του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 30ής Μαΐου 2018, για την έγκριση και την εποπτεία της αγοράς μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκούμενων τους και των συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων που προορίζονται για τα οχήματα αυτά, για την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 715/2007 και (ΕΚ) αριθ. 595/2009 και για την κατάργηση της οδηγίας 2007/46/ΕΚ, σε συνδυασμό με το παράρτημα Χ του κανονισμού 2018/858,

έχει την έννοια ότι:

δεν επιτρέπει σε κατασκευαστή αυτοκίνητων οχημάτων να εξαρτά την πρόσβαση των ανεξάρτητων φορέων στις πληροφορίες επισκευής και συντήρησης των οχημάτων καθώς και στις πληροφορίες του συστήματος διάγνωσης OBD, περιλαμβανομένης της πρόσβασης στις πληροφορίες αυτές με δικαίωμα εγγραφής, από προϋποθέσεις διαφορετικές από τις προβλεπόμενες στον εν λόγω κανονισμό.

(υπογραφές)